Anul al 58-lea
8 pagini

EXEMPLARUL { În România 3 lei. În străinătate 6 lei.
Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Dir. G-le P. T. T. Nr. 24.464/939

Nr. 300 Marți 4 Noembrie 1941
8 Pagini

BIBLIOTECA CENTRALA „ASOCIAȚIUNEA" SIBIIU

ABONAMENTE IN ȚARA Lei 200 pe 3 luni Lei 380 pe 6 luni. Lei 750 pe 12 luni. O lună Lei 80 In străinătate în raport cu tariful poștal și valuta

UNIVERSUL

ABONAMENTE IN ȚARA pe un an la UNIVERSUL COPIILOR ZIARUL CĂLĂTORIILOR, VE[illegible]IA, RADIO UNIV. [illegible] LITERAR câte [illegible] lei

Fondator: LUIGI CAZZAVILLAN
Proprietar: „UNIVERSUL" S. A.
Inscris sub Nr. 160 Trib. Ilfov

CELE DIN URMA ȘTIRI DIN LUMEA INTREAGA, TELEGRAFICE ȘI TELEFONICE
REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA: BUCUREȘTI, STR. BREZOIANU No. 23-25
CENTRALA TELEFONICA A ZIARULUI: 3.30.10: SECRETARIATUL DE REDACȚIE: 3.30.15

[illegible] DIRECTOR
ȘI ADMINISTRATOR DELEGAT
STELIAN POPESCU

TRANSPORTURILE ALIMENTARE

Nu mai e nevoie să stăruim asupra rolului important pe care îl au mijloacele de transport în asigurarea unei bune aprovizionări. Și în această privință poate nu interesează atât numărul unităților de transport, — în speță, parcul de vagoane sau autovehicule pus la dispoziția acestor servicii, — cât o rațională repartizare a acestor mijloace pe suprafața ce trebue deservită, cum și buna funcționare a traficului.

Ca țară agricolă avem o producție de massă (cereale, petrol, material forestier, vite), care necesită un aparat voluminos de transport, atât pentru comerțul de export cât și pentru necesitățile interne de consum. E, de sigur, un desavantaj, întâi pentrucă în anumite perioade ale anului, cum este acela al strângerii recoltei pentru cereale, cât și acela al aprovizionărilor pentru iarnă în ce privește combustibilul, reclamă un efort excepțional din partea serviciilor noastre de transport și al doilea pentru că un trafic atât de intens duce și la o uzură foarte mare a materialului rulant.

Această particularitate a producției noastre se resimte deci, mai ales acum, asupra bunei distribuțiuni a aparatului nostru disponibil de transport, când la nevoile de aprovizionare ale populației civile se adaugă nevoile imperative ale transporturilor militare.

In afară de acestea, pentru transportul articolelor perisabile și ușor supuse stricăciunii, aparatura noastră de transport este încă departe de a-și fi creiat instalațiile speciale cari să asigure buna condiționare a unor astfel de articole în cursul transportului. Nu avem încă un număr suficient de vagoane frigorifere pentru transportul peștelui, ouălor, cărnii și nici numărul trebuitor de vagoane amenajate pentru transportul vitelor și pasărilor vii. Din această cauză, pierderile sunt destul de importante, constatându-se de multe ori, la sosirea mărfii, pe piețele de destinație, că ea nu mai îndeplinește condițiunile de prospețime reglementară. Numeroase transporturi de pasări vii au ajuns la locul de descărcare mai mult decât înjumătățite, de oarece pe drum, din cauza îngrămădirii până la refuz în cuști și din cauza lipsei de alimentare cu apă și grăunțe pe distanțe foarte mari, majoritatea au pierit pe drum. Cam același lucru se produce și cu aducerea peștelui care, din cauza greutăților actuale de transport, se întâmplă de multe ori, să sosească pe piețele de desfacere după 10—12 zile dela expedierea lui din cherhanale.

Asemenea lacune trebuesc înlăturate prin înzestrarea serviciilor noastre de transport cu utilajul special, cerut de asemenea transporturi gingașe. Vom evita astfel, mai ales în împrejurări ca cele de astăzi, pierderi însemnate de bunuri foarte căutate și nu vom ocupa nici mijloacele de transport cu o marfă devenită inutilă, iar piețele de aprovizionare vor avea în schimb o marfă bună și sosită la timp, astfel ca lipsa ei de pe piață să nu mai determine ridicarea prețurilor în chip artificial.

CLIPE LA UN ASALT — Compoziție de D. STOICA

Telegramele trimise de d. ministru Riccardi la plecarea in Italia

Plecând în Italia, d. Raffaelo Riccardi, ministrul italian al schimburilor și valutei, a trimis următoarele telegrame d-lui mareșal Ion Antonescu, Conducătorul Statului, d-lui prof. Mihai A. Antonescu, vicepreședintele consiliului de miniștri și d-lui Ion Marinescu, ministrul economiei naționale:

EXCELENȚEI SALE
MAREȘALULUI
ION ANTONESCU

CONDUCĂTORUL STATULUI ROMÂN

Părăsind România, doresc a vă exprima simțămintele viei mele recunoștințe pentru primirea de neuitat ce mi s'a făcut. Fac urările cele mai vii pentru propășirea Țării Domniei Voastre pe care, cu mână hotărîtă și sigură o conduceți spre destine mai luminoase, și pentru glorioasa D-Voastră armată care sub luminata Voastră conducere, pășește pe urmele Romei în lupta pe care o duce împotriva barbariei. Vă rog să prezentați gentilei Doamne Antonescu asigurarea devotatului meu respect.

Riccardi

EXCELENȚEI SALE
PROFESORULUI
MIHAIL ANTONESCU
VICEPREȘEDINTELE CONSILIULUI DE MINIȘTRI

Zilele de neuitat petrecute în țara Domniei Voastre au avut în sufletul meu un ecou adânc, datorită atențiunilor cordiale cu care m'ați copleșit. Domniei Voastre, tânăr exponent al noului Românii, energic și inteligent colaborator al Conducătorului, vreau să vă adresez simțămintele viei mele simpatii, precum și asigurarea că voi păstra cea mai frumoasă amintire despre vizita mea în România. Cu cordialitate.

Riccardi

EXCELENȚEI SALE
ING. ION MARINESCU
MINISTRUL ECONOMIEI NAȚIONALE

Inainte de a părăsi România doresc să vă mulțumesc atât D-Voastră cât și gentilei D-Voastre Doamne pentru curtoazia cu care m'ați înconjurat. Sunt sigur că din schimburile noastre de vedere va rezulta o rodnică și reală intensificare a raporturilor economice și comerciale dintre Italia și România în cadrul noului Europe. Vă rog să prezentați respectoasele mele omagii Doamnei Marinescu.

Riccardi

Alte două nenorociri aviatice in America

New-York, 2 (Rador). — Aviația Statelor-Unite a fost lovită de alte două nenorociri. In Find Say ;(Ohio) s'a prăbușit din cauza timpului ploios, un avion de bombardament militar, cei patru ocupanți găsindu-și moartea.

Din Honolulu se află că, cu prilejul căutării unui avion de războiu dispărut, un avion de vânătoare s'a prăbușit în mare. Pilotul s'a înecat.

MĂSURI DE EPURAȚIE IN IRAK

Istanbul, 2 (Rador). — Corespondentul agenției „Havas Ofi" află din Bagdad că măsurile de epurație, anunțate printr'o recentă declarație ministerială, au început să ia amploare.

Până acum au fost arestați 315 înalți funcționari și internați într'un lagăr de concentrare din regiunea Bagdad. Peste 250 de ofițeri au fost scoși din cadre, fiind acuzați de a fi avut simpatie pentru mișcarea kailanistă.

In urma recentelor arestări operate printre înalții funcționari, cercurile parlamentare se întreabă dacă nu cumva Camera va fi disolvată. Se știe de altfel că actuala formație a Camerei cuprinde numeroși partizani ai lui Kailani și că în luna Mai a anului trecut acest parlament a demis pe emirul Abdullah, pentru a alege pe emirul Sarif Saraf.

TRUPE GERMANE ȘI ROMÂNE AU OCUPAT SIMFEROPOL, CAPITALA CRIMEEI, ȘI INAINTEAZĂ SPRE SEVASTOPOL

Comunicatul special al cartierului general al Fuehrerului

Berlin, 2 (Rador). — **Dela marele cartier general al Fuehrerului, înaltul comandament al forțelor armate germane transmite următorul comunicat special din 2 Noembrie :**

Exploatând cu hotărîre victoria noastră în Crimeea, continuăm cu avânt urmărirea inamicului în fugă.

Țărmul de nord al râului Taile-Dagh a fost atins pe un front larg.

Trupe germane și române au ocupat Sâmbătă Simferopol, capitala Crimeei, și continuă înaintarea lor spre Sevastopol.

AVIAȚIA GERMANA SPRIJINA CU SUCCES OPERAȚIILE DIN CRIMEEA

Berlin, 2 (Rador). — **In cursul zilei de 1 Noembrie, importante formațiuni ale aviației germane au sprijinit din nou operațiile armatei germane în Crimeea.**

Ele au atacat cu bombele și cu mitralierele coloanele bolșevice, care se retrag în cea mai mare grabă, și le-au produs pierderi grele.

Au fost distruse numeroase vehicule cu ajutorul cărora bolșevicii puși pe fugă încercau să ia cu ei un prețios material de războiu.

Sediul partidului comunist din Moscova distrus de bombardamentul aerian

Lisabona, 2 (Rador).— Corespondentul agenției „Stefani" anunță:

Intr'o sursă bine informată se declară că în cursul recentelo rbombardamente aeriene, executate contra Moscovei, o bombă de calibru mare a distrus complet clădirea în care se află sediul central al partidului comunist.

Noul șef al statului major general al armatei sovietice

Amsterdam, 2 (Rador). — *Corespondentul agenției D. N. B. comunică :*

Serviciul britanic de informații anunță că în postul de șef al statului major general al armatei sovietice a fost numit generalul de armată Sapoșnikov, ca succesor al generalului Sukov.

In timpul războiului mondial, generalul Sapoșnikov a avut, în armata țaristă, un rol destul de important.

Pierderile tonajului eng'ez in doi ani de război

de vice-amiral I. BĂLĂNESCU

Ințelegem prin tonajul englez totalitatea navelor de război și comerciale de care marina Angliei a dispus pe toate teatrele de operațiuni.

Procentul și cauzele pierderilor decurg din examinarea acțiunilor exercitate de fiecare flotă în parte.

Astfel flota de război, având misiunea asigurării comunicațiilor maritime proprii, interzicerea comunicațiilor inamicului și apărarea coastelor Angliei și posesiunilor ei, a acționat mai cu deosebire în Marea Nordului, Canalul Mânecei, Marea Mediterană și într'o măsură mai redusă în Oceanul Atlantic. In zona Atlanticului numai crucișătoarele ușoare și distrugătoarele au îndeplinit misiuni de escorta convoaelor.

In general, formațiunile mari navale au luat largul rar și cu întinse măsuri de siguranță, pentru a evita riscurile aduse de războiul modern, prin întrebuințarea submarinelor, minelor și aviației.

Flota comercială a fost obligată a naviga fără menajamente pentru executarea transporturilor de trupe, armament, munițiuni, materii prime și proviziuni de hrană pe toate teatrele de operațiuni și mai cu deosebire în zona Atlanticului, în Marea Roșie, Golful Persic, Oceanul Indian și Marea Mediterană.

Putem deci recapitula că pierderile masive ale tonajului Angliei se datoresc câtorva mari operațiuni din războiul actual, cum de exemplu: Operațiunile de pe coastele Norvegiei, retragerea de la Dunkerque, retragerea din Grecia și din insula Creta, apărarea convoaielor din Mediterana și apărarea convoaelor din Atlantic.

In ce privește flota de război engleză, vom putea înfățișa o situație destul de limpede, servindu-ne de o dare de seamă publicată de Gazette de Lausanne, care pune în evidență evoluția pierderilor și înlocuirilor, lăsând să se deducă totalul aproximativ de care dispune astăzi Anglia.

Iată acest tablou:

FELUL NAVELOR	In serviciu în Septembrie 1939	Pierdute	In construcție la 1939 și terminate acum	Puse în șantier de la 1939 și pe cale de terminare	Total actual aproximativ
Nave de linie . .	15	2	5	4 (1)	18
Nave p. avioane .	7	2	6	4 (1)	11
Crucișetoare . . .	65	10	15	25	95
Distrugătoare . .	194	50	36+50 (2)	60	290
Submarine . . .	62	24	19	20	77

Insumând pierderile navelor de **război între 1 Septembrie 1939 și 1 Septembrie 1941, constatăm că marina engleză a suferit pierderea unui tonaj de 332.000 tone.**

Tonajul global al marinei de război engleze la începutul războiului era de 1.740.000 tone, la

(Continuare in pag. 2-a)

Şaizeci de ani dela inaugurarea primei linii de cale ferată construită de inginerii români şi dela înfiinţarea soc. „Politehnica"

Şedinţa festivă a fost prezidată de M. S. Regele

Societatea „Politehnica" a aniversat eri, în cadrul unei ședințe solemne, împlinirea a 60 de ani dela deschiderea primei căi ferate realizată de inginerii români.

S'a sărbătorit cu această ocazie și aniversarea înființării societății.

Intr'un istoric al „Politehnicei", decanul Colegiului inginerilor d. prof. Ion Ionescu, arată că „înființarea primei societăți trainice de ingineri și technicieni români se leagă de inaugurarea liniei de cale ferată Buzău-Mărășești, prima linie construită de către inginerii români. In seara de 18/30 Octombrie 1881 — continuă d-sa — la banchetul ce s'a dat în magazia de mărfuri a gării Focșani, cu ocazia inaugurării liniei, în prezența Regelui Carol I și a Reginei Elisabeta, Regele Carol I a ținut un toast în care a adus laude inginerilor români pentru opera săvârșită de ei. Cuvântarea aceea a entuziasmat pe toți inginerii de față, așa încât, după terminarea banchetului, ei au hotărît înființarea unei societăți de ingineri și arhitecți care să lucreze și să lupte pentru propășirea ingineriei în țara noastră.

Solemnitatea de eri s'a desfășurat în sala de festivități a palatului societății „Politehnica", în prezența Suveranului.

M. S. Regele, însoțit de d. prof. Mihai A. Antonescu, vicepreședinte al consiliului de miniștri, a sosit la ora 11, având în suită pe d. col. Mardare Socrate, mareșal al Palatului, lt. col. Lazăr Petre, adjutant regal, maior Rădulescu, comandantul batalionului de gardă al Palatului și col. Gallin, director de cabinet al d-lui vicepreședinte al consiliului de miniștri.

Suveranul a fost întâmpinat la sosire de către d-nii C. D. Bușilă, ministrul lucrărilor publice și al comunicațiilor și ing. Victor Stoica, președintele consiliului de administrație C.F.R.

M. S. Regele și d. vicepreședinte al consiliului au fost conduși în sala de bibliotecă a societății Politehnice, unde d. ministru Bușilă, în calitate de președinte al societății a prezentat Suveranului și d-lui vicepreședinte al consiliului pe membrii comitetului de conducere al Politecnicei, d-nii : prof. Gr. Stratilescu și ing. Th. Balș, vicepreședinții societății; inginer Șerban Ghica, secretar general; inginer Th. Atanasescu, inginer Luca Bădescu, ing. Chițulescu Ion, ing. Stan Dumitru, profesor C. Budeanu, ing. Alexandru Bu-

(Continuare in pag. 3-a)

M. S. Regele prezidând solemnitatea

O politică unitară de transporturi şi tarife

de RADU PORTOCALĂ

In cuvântarea rostită cu prilejul instalării sale, d. ministru ing. C. Bușilă a anunțat concentrarea tuturor mijloacelor de transport, în administrația departamentului ce conduce.

La conferințele de presă, ținute în lunile August și Septembrie, d-sa a înfățișat principiile unui program de lucrări publice și de comunicații, relevând necesitatea grupării tuturor mijloacelor de comunicație, sub o unitate de comandă cerută de bunul mers al economiei naționale.

In sfârșit, lumină s'a făcut.

Logica se reintegrează în drepturile-i firești.

O experiență repetată în organizarea acestui minister, a învederat urmările lipsei de coordonare în activitatea mijloacelor de comunicație, provenită din lipsa unei politici generale a transporturilor.

Un mnister al comunicațiilor. fiind menit să înfăptuiască și să perfecționeze cea mai potrivită rețea de transporturi, pentru mărfuri și călători, trebuie să cuprindă în administrația sa directă toate mijloacele de transport pe uscat, pe apă, în aier.

Numai în acest chip va putea elabora și imprima o politică unitară și armonică a transporturilor și tarifelor, politică ce de altfel este dată în competența sa obligatorie, prin legea și regulamentul Consiliului superior al transporturilor și tarifelor.

O asemenea politică implică un program unitar adaptat continuu împrejurărilor generale și stărilor economice speciale, dar ea mai cere și o aplicare nestânjenită de directivele altor administrațiuni.

Calea ferată, marina comercială, aviația civilă, camionajul, sunt instrumentele scopului unic al circulațiunei bunurilor țării și, deci, se încadrează organic într'un program menit să realizeze o politică națională unitară, de transporturi și tarife.

Sunt regiuni producătoare pe cari calea ferată nu le deservește economic, precum este șesul muntean, unde legăturile sunt rare și înconjurătoare, sau ținutul Dunării-de-jos și al Deltei; acolo, transporturile de producte, mărfuri și călători sunt făcute de marina comercială.

In colțurile de țară unde nici calea ferată, nici marina comercială nu pot pătrunde, se strecoară camioanele și autobuzele, sau poate coborî avionul, întreținând vie viața comercială a întregei regiuni.

Cu aceste instrumente, dar cu toate laolaltă, ministerul comunicațiilor poate realiza o politică de transporturi și tarife ce va activa circulațiunea, punând în valoare mai repede producțiunea, va iefteni mijloacele de mare consumațiune, aducând astfel o bună stare economică și un progres general, destul de întârziate, într'unele ținuturi.

Este de la sine înțeles că numai sub conducerea unui singur organ de concepție și de execuție, dar specializat, se va putea înfăptui coordonarea atât de

(Continuare in pag. 2-a)

Noua organizare a serviciului militar obligator în Suedia

Stockholm, 2 (Rador). — Corespondentul agenției D. N. B. transmite :

D. Skoeld, ministrul apărării naționale, a supus Dietei proectul de lege privitor la noua organizare a serviciului militar obligator, a cărui durată a fost prelungită.

Ziarele de după amiază din capitală au publicat știrea depunerii acestui proect pe biroul Parlamentului prin ediții speciale.

Legea intră în vigoare în Ianuarie 1942. Serviciul militar va dura 450 de zile.

IMPRUMUTUL REINTREGIRII PREZINTĂ AVANTAJELE TUTUROR IMPRUMUTURILOR FĂCUTE PÂNĂ ACUM DE STATUL ROMÂN. CA ATARE, EL ESTE IMPRUMUTUL CEL MAI BINE AȘEZAT ȘI MAI ADUCĂTOR DE CÂȘTIG DECÂT ORICE IMPRUMUT DINAINTEA LUI

Resturile sfărâmate ale armatei sovietice prăbușite în mare, la Odesa. (P. P.)